

RELACIONES ECONÓMICAS ENTRE LA MONARQUÍA HISPÁNICA Y EL ISLAM EN LA ÉPOCA DE CERVANTES

MIGUEL ÁNGEL DE BUNES IBARRA
Instituto de Historia, CSIC^a

RESUMEN

Durante la vida de Miguel de Cervantes, el mundo mediterráneo va a sufrir una transformación en cuanto al reparto de poder, tanto político como económico. Aunque se produce una victoria militar sobre la flota otomana, que establece los límites del dominio de ambos imperios, no se puede impedir la entrada en este espacio de las nuevas potencias comerciales del norte de Europa, que van a transformar el comercio en el Mediterráneo. En este artículo se intenta fijar una síntesis de este proceso del que Cervantes es testigo directo, tanto en su trayectoria personal como en las obras que nos ha legado.

Palabras clave: comercio, Mediterráneo, siglos XVI y XVII.

ABSTRACT

During Miguel de Cervantes' lifetime, the Mediterranean World was suffering a transformation in the internal distribution of power, both political and economic. Although the Ottoman fleet was defeated, which established the limits of dominance between the two empires, this did not prevent the entry in this space of the

^a Duque de Medinaceli 6. 28014 Madrid. bunes@ih.csic.es

new commercial powers from northern Europe, which changed the trade in the Mediterranean. This article tries to provide a synthesis of this process, of which Cervantes was a direct witness both in his personal life and through the works which have survived to our time.

Keywords: trade, Mediterranean world, early modern age

JEL Classification: F00, N97, R11

Intentar establecer los caracteres de las relaciones económicas y comerciales de la Monarquía Hispánica y el mundo Islámico durante la época de Miguel de Cervantes sigue siendo en la actualidad una tarea que sólo se puede realizar de una manera superficial. Aunque en los últimos años han aparecido excelentes trabajos que analizan esta cuestión¹, así como artículos que se refieren al tráfico comercial de algunos de los puertos de la fachada del Levante peninsular², nuestro conocimiento sobre la materia es mínimo. Las razones que pueden explicar la pobreza historiográfica hispana pueden llevarnos a formular teorías sobre el abandono del campo de investigación de los sucesos que acaecen en la frontera sur de la monarquía, la dispersión y fragmentación de la documentación para analizar los flujos económicos de un comercio que no siempre fue bien visto por las autoridades, o la enorme importancia que tienen las nuevas potencias marítimas del Norte de Europa en el transporte de mercancías entre ambos lados del mar. Todos estos elementos no sirven, ni parcial ni totalmente, para referir una única razón de peso sobre nuestro desconocimiento sobre el tema, que es lo mismo que aceptar la falta de interés por una parte muy importante de nuestro pasado en todo el Levante peninsular y Andalucía. Lo que resulta evidente es que el enfrentamiento armado, que es tanto político como ideológico y religioso, entre ambos lados del Mediterráneo impidió un desarrollo lógico de las relaciones comerciales entre españoles, otomanos y magrebíes. Aunque salgamos fuera de los límites cronológicos de las presentes páginas, que Carlos III fuera el último gobernante europeo en asentar tratados de libre comercio con las regencias berberiscas y el Imperio Otomano nos muestra claramente las dificultades oficiales para reconocer una realidad que desconocemos en su importancia real por la carencia de trabajos específicos referidos al mundo español y napolitano.

¹ Especialmente memorable es el esfuerzo realizado a lo largo de su carrera investigadora por Eloy Martín Corrales, el historiador que ha rescatado el tema del olvido en el que se encontraba, siendo imprescindible la referencia bibliográfica a los trabajos sobre el tema recogidos en Corrales (2001), pp. 633-636.

² Salvador, (1971), pp. 322-325 y (1972); Rumeu de Armas (1976); Juan Vidal (1976); López Beltrán (1986); Rodríguez Alemán (1984); Ruiz Ibáñez y Montojo (1998).

Este vacío historiográfico, especialmente clamoroso en el caso de los puertos de la baja Andalucía, lo que ha permitido es que se siga manteniendo la idea de que los intercambios comerciales entre la monarquía y las diferentes entidades políticas del otro lado del Mediterráneo no existieron o fueron siempre realizados por barcos de otros países. Esta afirmación puede mantenerse en un sentido amplio, pero es difícil de ratificar en el caso de las tierras que en la actualidad conocemos con el nombre de Marruecos. La carencia de una marina mercante en el país magrebí durante este período, factor al que contribuye decididamente el rápido expansionismo portugués y español que conquista la mayor parte de sus estuarios e impide la evolución normal de sus núcleos de población costeros³, hace depender excesivamente a sus comerciantes de transportistas externos, incluidos los españoles. De otra parte, tampoco existe en el período una estabilidad política interior en los estados gobernados por los *sa'díes* y *alauíes* que permita que se regeneren las redes comerciales magrebíes que existían entre ambos lados del Estrecho con anterioridad a la conquista de Granada. Tampoco podemos referir para la mayor parte de este momento histórico la conformación de grandes flotas corsarias que realicen este oficio tradicional en este mar desde los puertos marroquíes. Los intentos propiciados por algunos sultanes en el tránsito del siglo xvi al xvii hasta el nacimiento del renovado puerto de Salé-Rabat⁴ son rápidamente contrarrestados por los militares españoles, como pone de manifiesto la ocupación de Larache en 1610 y la conquista de la Mamora en 1614⁵.

En las décadas en las que transcurrió la vida de Miguel de Cervantes se estaba verificando un cambio radical en el reparto de poder, las formas de enfrentamiento y las maneras de relación entre la Europa cristiana, el Magreb y los territorios controlados por los otomanos, tanto en Asia como en Europa y el Norte de África. El Mediterráneo amplía sus límites geográficos a lo que se ha denominado el Atlántico-Mediterráneo, que incluiría toda la fachada oceánica marroquí, las islas Canarias y la zona del estrecho de Gibraltar. Los navegantes del Norte de Europa cada vez son más usuales en este espacio, de la misma manera que los *arraeces* musulmanes comienzan a ser avistados en la desembocadura del Guadalquivir, el Algarbe y en las proximidades de las rutas oceánicas. Lepanto, «la más alta ocasión que vieron los siglos», en la que participó el escritor⁶, constituye uno de los elementos que determina este cambio, además del punto de arranque de la hipotética crisis del

³ Bouchard (1988), pp. 487-539.

⁴ Coindreau (1948); Maziane (2002).

⁵ Los servicios de espionaje españoles informan a lo largo de los años 1616 y 1617 de la llegada de material para fabricar una escuadra de cinco naves, procedente de Holanda, por lo que se extremen las precauciones y se escriben cartas al Sultán informándole de los peligros que supondría aceptar la ayuda de los rebeldes de la monarquía. Estas noticias resultan ser falsas, al creer que el desembarco de un gran cargamento de madera y clavazón será empleado para crear una flota estable en manos del Sultán. AGS, Estado, 1951.

⁶ Manca (1982).

mundo mediterráneo⁷. Pese a la teoría del agotamiento de esta parte de Europa, cuestionable en muchos aspectos, y el ascenso de las potencias del Norte en toda la actividad económica que se verifica en estas mismas décadas, lo que no se puede aceptar es que esta parte del Viejo Mundo entrara en una decadencia absoluta que supusiera el final de las transacciones comerciales entre cristianos y musulmanes. Desde el punto de vista español habría que diferenciar perfectamente las áreas en las que se verifican los tráficos comerciales. El gran comercio mediterráneo, el que comunicaba ambos extremos del mar, era un espacio casi vedado para los mercaderes de la fachada andaluza y levantina al estar en manos de Venecia, Francia, Génova y Livorno, a las que en esta época hay que añadir Inglaterra, Holanda y Dinamarca. Desde la conquista de Constantinopla por Fatih Sultán Mehmed se crean redes comerciales estables y duraderas en el tiempo en las que escasean los nombres de factores hispanos. Sin embargo, este dato, corroborado por el gran número de trabajos que en la actualidad poseemos sobre puertos concretos⁸, esconde la realidad de la presencia de individuos españoles o pertenecientes a los estados de la monarquía que están realizando transacciones comerciales a lo largo del Mediterráneo. Para referir algún ejemplo concreto relativo a Estambul, hay que recurrir obligatoriamente a uno de los temas que en la actualidad se están estudiando, como es el sistema de las redes de espionaje. La mayor parte de estos hombres que negocian tratados, armisticios o simplemente están mandando noticias sobre los movimientos de las armadas otomanas, están en los dominios de la Sublime Puerta realizando comercio legítimo con los supuestos adversarios del rey español. Todos ellos son de origen italiano, especialmente napolitano y siciliano y, en menor medida, español, que además de lograr cargamentos de especias, fundamentalmente pimienta, y objetos suntuarios, que son transportados por naves raguseas, venecianas o francesas, mandan cartas a los virreyes de Nápoles para referir aspectos concretos de la vida estambulota. En los miles de páginas que ocupan los avisos de Levante en varias secciones del Archivo General de Simancas existe una intrahistoria del comercio español en el Mediterráneo que nunca ha salido a la luz por la desatención de la materia. Por referir exclusivamente los casos más evidentes, a la vez que los más conocidos, hay que citar a Martín de Acuña, Margliani⁹ y los hermanos Sherley¹⁰,

⁷ Braudel (1976).

⁸ Boubaker (1987); Pignon (1959), pp. 119-212; Arnaulet, (1977), pp. 33-40; Spomt (1900), pp. 88-147

⁹ Rodríguez Salgado (2004).

¹⁰ La importancia de Robert y Anthony Sherley en los sucesos que acaecen en el Mediterráneo de la época de Miguel de Cervantes es un tema que aún no se ha estudiado en toda su dimensión, lógica consecuencia de su intrincada personalidad, siempre a caballo entre diferentes fidelidades e intereses, así como por la complejidad de los planes que pretenden. Con independencia de su papel como espías, gran parte de sus actividades estuvieron relacionadas con el tráfico de mercancías suntuarias a lo largo del Mediterráneo, lo que les facilitó la confianza de dignatarios y autoridades. Sherley (1961).

por circunscribirnos a personas de la época de Cervantes, que están realizando transacciones comerciales evidentes, aunque nunca cuantificadas en su importancia. Los fletes que envían siempre son transportados en navíos de pabellones diferentes a los españoles, por lo que este comercio resulta casi imposible de ser estudiado, aunque puede ser reconstruido por las noticias que ellos mismos refieren en sus misivas a las autoridades competentes.

Dentro de las relaciones diplomáticas que mantiene la Monarquía en estas mismas décadas, resultan interesantes los intentos de provocar rebeliones dentro de los territorios controlados por los otomanos o de desestabilizar a Venecia, el gran transportista de productos hacia Oriente¹¹. Éste es el caso de los repetidos contactos con las autoridades religiosas y políticas de Grecia, Albania y Serbia. Aunque suelen ser buscados por las propios poderes locales, en especial por popes y dignidades eclesiásticas, y lo que piden es el envío de material bélico y apoyo logístico para iniciar la sublevación contra los jenízaros asentados en su territorio, en muchas ocasiones se aprovechan estos contactos para realizar transacciones comerciales¹², entre las que también hay que incluir los pertrechos bélicos de todo tipo. Esta misma característica tienen los tratos políticos que se realizan con las autoridades musulmanes del Norte de África que pretenden sublevarse contra el dominio otomano, esta vez asentado en la regencia berberisca de Argel, como es el caso de las relaciones con el rey del Cuco y Lesbes¹³. Además del Consejo de Estado, los contactos entre ambos príncipes se realizan por medio de embajadas de religiosos y comerciantes que intentan el abastecimiento de grano y de otras materias primas propias de Berbería para satisfacer la demanda de las poblaciones murcianas, valencianas y baleares a lo largo de los años del reinado de Felipe III. Como resulta evidente, todo este comercio en manos directas españolas resulta muy difícil de computar a la hora de realizar un estudio estadístico, ya que exclusivamente contamos con pequeñas referencias escondidas entre la documentación diplomática que tiene unos intereses eminentemente políticos. Los propios embajadores de la Kabilia argelina buscan joyas y otros objetos suntuarios a requerimiento de sus señores, logrando los permisos necesarios para poder portar este tipo de mercancías en sus viajes de vuelta a su tierra, pero nuevamente estamos ante un negocio cuya importancia resulta imposible de cuantificar¹⁴. La guarnición de soldados españoles asentados en el doble presidio de Orán-Mazalquivir tendrá como una de sus misiones que los argelinos no conquisten los puertos y las radas, en especial Honein, desde donde se logra la salida de ganado y trigo para las costas españolas, fruto de la supuesta amistad

¹¹ Bracewell (1992); Reberski de Barcevic (1967), pp. 300-351.

¹² Floristán Imizcoz (1988).

¹³ Rodríguez Joulia de Saint-Cyr (1954).

¹⁴ Archivo General de Simancas (AGS), Estado, Leg. 186. Noticias de este tipo se repiten en los legajos entre los cuales se reparte la documentación de las relaciones con el Magreb.

entre ambas naciones enfrentadas al dominio turco de la Berbería. Una de las guerras que se desarrolla a lo largo del siglo xvi y principios del siglo xvii es por el control de las tierras de estos bereberes argelinos, así como el de las vías de comunicación con la ciudad de Tremecén. Este antiguo reino independiente, en manos de los jenízaros argelinos desde mediados del siglo xvi, era la cabeza de algunas de las rutas caravaneras más importantes, además del lugar del actual territorio de Argelia más rico en producción de granos. El enfrentamiento entre los soldados del doble presidio y los *ocak* jenízaros argelinos por lograr un territorio estable y para asegurarse el suministro de materias primas, imprescindible para Orán-Mazalquivir y Argel, resultaba predecible desde la misma época de su conquista por españoles y otomanos. Los diferentes virreyes de Mallorca capitalizaron también en el tránsito del siglo xvi al xvii las relaciones con los sublevados contra los *beylerbays*, manteniendo continuos contactos con el Cuco para que sus comerciantes pudieran adquirir cereales, que por lo general solían ser más baratos que los que se compraban en otros enclaves mediterráneos. Ejemplos de este tipo también se pueden referir en las relaciones entre los gobernantes españoles y los sultanes marroquíes, utilizando como intermediarios a judíos, a comerciantes franceses y holandeses y a hombres de negocios españoles cercanos a la corte marroquí, para acaparar joyería de alta calidad¹⁵.

Durante los años en los que Miguel de Cervantes vive sus mil aventuras en los *baños* de Argel se produce el momento de mayor inflexión de todo el sistema comercial español en el Mediterráneo. La victoria de Lepanto da paso a un momento de guerra general en este mar que imposibilita el mantenimiento de las relaciones económicas entre ambos lados del mar. Mientras que la flota de don Juan de Austria se encuentra activa en aguas italianas, todos los estados musulmanes tienen miedo de que sus galeras y arcabuceros se encaminen a conquistar sus territorios. La Sublime Puerta inicia una ofensiva marítima para intentar reestablecer las posiciones perdidas en el golfo del Arta, lo que dificulta enormemente los tránsitos de mercancías. La recuperación de Túnez por las armas osmanlíes en 1574 restablece la situación de equilibrio entre los dos grandes poderes políticos del espacio, que luego se traducirá en un paulatino abandono por las dos potencias de la guerra marítima, bien sea por el agotamiento económico interior de los dos estados, por la crisis en la siguiente generación de navegantes y hombres de guerra dependientes del palacio del Top Kapi, o por las necesidades de acabar con la sangría monetaria que representa mantener vivo este frente, para poder ir a sofocar rebeliones internas y amenazas externas. La guerra marítima resulta mucho más costosa que las campañas terrestres, además de requerir una infraestruc-

¹⁵ Samuel Pallache viene varias veces a España comisionado por el sultán marroquí para que adquiera joyas, por lo que tiene que pedir licencia al Consejo de Estado para poder sacar tales objetos por los puertos españoles. Vid. al respecto García-Arenal y Wieggers (1999).

tura de abastecimiento y comercial mucho más compleja y, por lo tanto, más costosa que el movimiento de ejércitos en tierra firme¹⁶. Desde 1580 se generaliza el corso en el Mediterráneo occidental¹⁷, pero la práctica de esta actividad no supone la paralización del comercio, sino que éste se debe realizar de otras maneras en épocas concretas del año. El aumento de esta actividad, tanto desde el lado cristiano como del musulmán, es una consecuencia de que no se organicen grandes armadas oficiales, por lo que las escuadras dotadas con patente pueden dedicarse íntegramente al desarrollo de su oficio.

La «pequeña guerra de corso» es lo que realmente demuestra que el Mediterráneo está saliendo de la gran historia a finales del siglo XVI. Los propios corsarios no tardarán en darse cuenta de que el agotamiento y la conversión de su mar tradicional en un área periférica son cada vez más evidentes. Las grandes rutas comerciales y los canales de distribución de materias primas y productos elaborados de gran interés ya no son tan atractivos como antes, lógica consecuencia de la propia debilidad de los estados costeros que copaban anteriormente esta actividad. El traslado del centro político hacia el Norte, así como la llegada de sus comerciantes y sus embarcaciones a unas aguas anteriormente vedadas, supone que el propio corso argelino se traslade hacia el Atlántico. La primera gran expedición en el Océano se produce durante la infancia de Cervantes, en 1563, atacando las islas Canarias¹⁸. Esta situación se hará más evidente cuando las tierras que gobierna el Sultán Ahmad al-Mansur adquieran una gran reputación por la victoria que logra sobre Don Sebastián de Portugal en 1578, se amplíen mediante la conquista de Tombuctú y el reino de Goa en busca del oro del Tíbar y se conviertan en el nuevo punto de destino de buena parte del comercio sahariano. El mundo islámico, tanto el oriental como el occidental, constituía un excelente territorio para adquirir a un inmejorable precio materias primas –granos, cuero, cera, tintes, azúcar, especias, etc.–, por lo cual las nuevas potencias comerciales intentaron asentarse en él. Para ello, además de para buscar ayuda en su particular enfrentamiento con España para acabar con su hegemonía política, pretenderán llegar a

¹⁶ Un estudio sobre los costes de armadas en la época de Cervantes lo ha realizado Bunes (2005), contabilizando unos gastos de cerca de 2.000.000 ducados para un intento de conquista de la ciudad de Argel entre 1616 y 1618 que no se llegó a realizar por el desinterés de los nuevos consejeros de Felipe III y por el inicio de la Guerra de los Treinta Años. Sin embargo, en la documentación que en la actualidad conservamos sobre la «jornada secreta» tenemos un recuento de la producción militar en las diferentes fábricas españolas del periodo, así como estimaciones de cosechas, precio del grano, y valor de manufacturas bélicas en el periodo, lo que permite conocer perfectamente la situación de la Monarquía en estos años, así como los caracteres del comercio interior para lograr poner en marcha una armada que debe transportar a 33.000 soldados.

¹⁷ Belhamissi (1983); Colin Imber (1980), pp. 228-235; Villain-Gandossi (1997-1998), pp. 97-111.

¹⁸ Braudel (1976), p. 464.

tratados comerciales estables¹⁹ que les posibiliten una situación de preeminencia, así como limitar los efectos del corso sobre sus embarcaciones. La importancia que van adquiriendo estos nuevos pabellones surcando el Mediterráneo se puede constatar por la creación de compañías de comercio y la instalación de agentes, que luego se transformarán en cónsules estables en las ciudades del Magreb y en el Oriente otomano, como lo ejemplifican los holandeses en Túnez en 1615 y 1618 o los franceses en Argel en 1574. También este aumento comercial se puede seguir por la nómina de capturas que realizan los corsarios, la cual proporciona una buena muestra del tipo de embarcaciones que están surcando el Mediterráneo occidental: «*Certains rapports officiels affirment qu'entre 1613 et 1621, plus de huit cents bâtiments furent pris par les Algériens: 447 hollandais, 193 français, 120 espagnols, 60 anglais et 56 allemands*»²⁰.

Otra de las relaciones comerciales continuas entre ambos lados del Mediterráneo se produce por medio de los presidios norteafricanos que mantiene la Monarquía en el Norte de África. El caso mejor conocido, aunque no el único, lo protagonizan los capitanes generales de las plazas de Orán-Mazalquivir²¹. La Corona concede licencias de comercio para la saca de granos que luego se venden en España a un precio mucho más elevado, lo que supone una notable ganancia para las personas que logran este privilegio. La intervención de la pequeña comunidad judía instalada dentro de las murallas de la plaza de Orán incrementa las cantidades de grano, animales y cueros que salen con rumbo al Levante peninsular, aprovechando las redes internas que establecen los miembros de esta comunidad con otras aljamas instaladas en las ciudades del Norte de África y el Imperio Otomano. Para acercarnos a la importancia de este comercio, sobre cuya significación total tampoco contamos con datos exactos, puede servir el dato de que, entre 1589 y 1597, salen del puerto de Mazalquivir 33.293 fanegas de trigo y 39.946 de cebada²². En estos enclaves también se logra otro tipo de «productos», que por lo general no se suele computar en los trabajos generales, como son los esclavos, tanto magrebíes como subsaharianos, que concitan enormes beneficios cuando logran ser colocados en los mercados españoles e italianos²³. Este comercio de

¹⁹ Fernández Álvarez (1951).

²⁰ Belhamissi (1996), p. 81.

²¹ Alonso Acero (2000), pp. 368-374.

²² AGS, Guerra Antigua, Leg. 515, fol 294. Un estudio pormenorizado de estas cifras las realiza Alonso Acero (2000), pp. 373-375.

²³ Datos sobre comercios de esclavos se encuentran con enorme facilidad en la documentación portuguesa y española sobre los presidios, aunque no contamos con ningún trabajo concreto sobre la importancia de este tipo de transacción en la España de la época de Cervantes. Sin embargo, resultan muy significativas las compras que realiza el secretario de Pedro Galcerán de Borja cuando ejerce el oficio de capitán general de Orán-Mazalquivir. Al respecto, véase Robles Lluch (1971).

los presidios es semejante al que se realiza entre la Cristiandad y el Islam por la vía de los intercambios derivados de la acción del corso. Desde estos enclaves se está fomentando un comercio legal que tiene su origen en una actividad igualmente legítima, la cual, sin embargo, está basada en el robo con patente por el enfrentamiento entre dos religiones y dos poderes políticos que se consideran antagónicos e irreconciliables. Desde estos enclaves costeros se realiza un «corso terrestre», además de transacciones comerciales legítimas, cuyos resultados se incorporan nuevamente a las redes comerciales, a semejanza de lo que realizan las regencias berberiscas o los caballeros de la Orden de Malta²⁴. Son lugares donde no se produce absolutamente nada, y su papel es el de intermediarios y redistribuidores de mercancías que proceden de otros lugares geográficos, y que entran dentro del circuito monetario de la época por esta vía indirecta.

La búsqueda de alimentos es uno de los cometidos esenciales de las fuerzas militares asentadas en las zonas de frontera, como es el caso de los presidios, las regencias berberiscas y las poblaciones otomanas instaladas en los Balcanes. Las metrópolis no pueden suministrar todo lo que necesitan los soldados y la población civil allí asentada, además de que éstas tienen unas relaciones muy complejas con las poblaciones vecinas. Los tratos comerciales en el propio territorio con los grupos humanos originarios se producen por la promesa de protección ante un enemigo exterior o por medio del saqueo. Los cristianos denominan a estas expediciones cabalgadas y rebatos, y los otomanos organizan todos los años una auténtica expedición militar para recaudar los impuestos que deben satisfacer las tribus y aduanares confederados y los núcleos de población cercanos para garantizar la protección de los jenízaros frente a los ataques externos, conocida con el nombre de *garrama*. La mayor parte de los pagos se recaudan en especie, granos y ganado, cuyos excedentes se introducen dentro de las redes comerciales mediterráneas. Las dificultades de relación, ya que estamos describiendo un primitivo sistema de dominio colonial en los territorios donde se asientan estos enclaves, generan que se permita el acercamiento de grupos intermedios que posibiliten el comercio. El caso más significativo es el de las comunidades judías, de origen safardí y asquenací, que se crean en todo el Mediterráneo y que facilitan y, en alguna manera, monopolizan los tratos comerciales²⁵. El caso más sorprendente lo constituye el permiso de residencia de judíos dentro de la ciudad de Orán en un momento en el que han sido expulsados de todos los dominios de la Monarquía, ya que, a pesar de ello, en este enclave resultan capitales para mantener abiertas las rutas de intercambio de productos²⁶. Se convierten en intermediarios mercantiles, a la vez que facilitan información militar y política para el mantenimiento y la

²⁴ Pignon (1964, pp. 59-87)

²⁵ Cozzi (1987, pp. 702-721); Abitol (1993).

²⁶ Schaub, (1999).

pervivencia de estos núcleos militares, y su desaparición en la segunda mitad del siglo xvii colapsará la economía del presidio.

La enemistad entre los dos grandes entes territoriales del Mediterráneo en la época de Cervantes limita las transacciones comerciales oficiales, por lo que productos españoles suelen ser habituales en embarcaciones de otra nacionalidad. Incluso el poder central prohíbe muchos de estos intercambios. Tal es el caso de la salida de un tipo de paños que se confecciona en Mallorca y cuyo destino es la ciudad de Argel, donde son muy apreciados, la cual es prohibida desde los primeros años del siglo xvii²⁷. Además del supuesto cuidado que se tiene para que no se envíe material considerado estratégico, siempre relacionado con los usos militares, el mayor miedo que existe en la Península es que las autoridades musulmanas cercanas se hagan con una poderosa flota, ya sea militar o mercante. El envío de alquitrán, clavazón, madera y otras materias primas necesarias para la construcción de navíos no se interrumpió en ningún momento, saltándose las reiteradas prohibiciones que afectaban sobre todo a los navegantes de los puertos de Andalucía. En la época a la que nos estamos refiriendo, esta situación cambia radicalmente por la entrada en este espacio de comerciantes de nuevas procedencias, así como por los especiales caracteres que tiene el enfrentamiento por la hegemonía en Europa. Inglaterra y Holanda, practicando transacciones completamente legales, se van a transformar en los nuevos suministradores de estos productos, limitando enormemente la actividad de contrabando directo que con anterioridad se realizaba desde España. Los Estados Generales firman continuos tratados con el Imperio Otomano, las regencias berberiscas y los sultanes marroquíes, por lo que trastocan los ritmos tradicionales del Mediterráneo de principios del siglo xvi²⁸. Incluso Venecia va a entrar directamente en su órbita²⁹, una consecuencia más de las difíciles relaciones entre la Monarquía y la Señoría en la época del virreinato del duque de Osuna, por lo que acudirá al Norte de Europa a comprar mercancías y suministros rompiendo las escalas tradicionales de la época³⁰. En alguna medida, lo que se está produciendo es la internacionalización de este ámbito geográfico, lo que tardará en ser encajado por las estructuras comerciales peninsulares. Aunque el comercio entre la Cristiandad y el Islam no desaparece

²⁷ AGS, Leg. 1572. Este tipo de paños sigue saliendo de Palma de Mallorca, aunque esta vez en embarcaciones francesas, por lo que la prohibición tiene unos efectos muy limitados dentro de la economía de la Isla, si bien resulta evidente a través de la Hacienda Real, al engrosar la larga lista de los productos de contrabando.

²⁸ Groot, (1978) y (1985); Krieken (1976).

²⁹ Camp (1937), pp. 470-473; Pertusi (1966); Aymard (1966).

³⁰ La guerra de Saboya de principios del siglo xvii supone que una enorme flota holandesa atraviese el estrecho de Gibraltar para facilitar armas, plomo y otras mercancías a la Señoría. El contrato, tanto de mercancías como del alquiler de las embarcaciones, es conocido rápidamente en España, encomiándose la reducción de fletes y lo rentable que resulta la actuación de esta nueva potencia en la adquisición de pertrechos. AGS, Estado. Legs. 1951-1952.

en ningún momento, lo que resulta evidente es su reducción drástica al ser acaparado por otras potencias³¹.

Algo que aumenta enormemente es el nivel de intercambios no sujetos a una regulación clara por parte del Estado. En estos años estamos ante la época dorada del corso musulmán, lo que genera el aumento del número de cautivos. Éste es también el momento de mayor importancia de las redenciones de estos desafortunados que sufren directamente la disputa entre las dos grandes religiones que confluyen en el área. La liberación de estos hombres y mujeres genera un trasvase de moneda entre Europa y África y Estambul, que luego regresará al continente originario por su carencia de productos manufacturados y materiales estratégicos. Además de dinero que sale del continente, como limosnas que llevan los miembros de las órdenes redentoras³², del que también proporciona un excelente ejemplo la vida de Miguel de Cervantes, un porcentaje muy alto de estas liberaciones se logra por la colaboración de intermediarios, de la cual también existe constancia en el caso concreto del autor de *El Quijote*. Estas figuras están representadas por comerciantes de todas las nacionalidades que se acercan a los puertos del Magreb y del Estrecho de los Dardanelos llevando cantidades de dinero para lograr la libertad de los apresados. Gracias a estas informaciones, siempre muy dispersas y parciales, conocemos la continua llegada de mercaderes de origen español en estas escalas mediterráneas, aunque resulta imposible cuantificar su importancia y las materias con las que mercan. Los cautivos también crean otra red de intercambio de productos, como es la que los religiosos de las órdenes de la Trinidad y la Merced, así como algunos jesuitas y franciscanos, llevan al otro lado del mar en forma de tejidos de alta calidad, bonetes y otras manufacturas para vender en almoneda y completar el dinero con el que cuentan para trajinar por los cautivos. Un comercio de mercancías de ida, que a la vuelta es compensado con el desembarco de los liberados en Valencia, Cartagena o Sevilla.

La carencia de estudios sobre tráfico comerciales del puerto de Palma de Mallorca, uno de los que tiene una mayor proyección en este espacio, nos impide conocer el nivel real de transacciones en esta época. Por documentación de tipo político sabemos que, durante los primeros 20 años del siglo xvii, parte un navío de comercio hacia Argel, Trípoli y Túnez todos los meses. Este barco, patroneado tanto por extranjeros como por foráneos afincados en el Archipiélago, realiza además otro tipo de funciones, ya referidas a lo largo de estas páginas, pero nos indica la importancia de mantener abierta una vía de comunicación estable entre estos dos espacios. Los comerciantes se quejan repetidamente de la dificultad de dedicarse a sus tratos al estar saturado el mercado de productos parecidos a los que ellos mercan, introducidos por las nuevas potencias del Norte de Europa, lo

³¹ Martín Corrales (2002), pp. 190-198.

³² Friedman (1983); Martínez Torres (2004).

que conlleva pérdida de beneficios. Las autoridades de la Isla siempre alentaron este tipo de comunicación y de tratos con los infieles, por lo que se produce un flujo continuo de información de todo tipo y de ganancias para la economía balear.

El desarrollo comercial español en las décadas de transición entre los siglos XVI y XVII en el Mediterráneo quedó truncado por la coyuntura internacional. La política de defensa, por medio de los sistemas de flotas, para intentar impedir los ataques de todo tipo que sufren los puertos y los navíos mercantes, nos pone en evidencia las dificultades de la práctica del oficio de mercader. La Corona se plantea una política defensiva después de los enfrentamientos con Inglaterra dividiendo la Armada del Mar Océano en tres escuadras diferentes para proteger la llegada de las flotas de Indias, la navegación por el Estrecho y la comunicación con Portugal, lo que muestra el peligro en el que se consideraba que estaba el tráfico marítimo en estos momentos³³. Para la Monarquía, la comunicación con sus estados italianos resultaba imprescindible, por lo que se intentará asegurar las vías con Génova y Nápoles, a la vez que limitar la presencia de navíos de pabellones reformados que han logrado una alianza estable con Venecia, las regencias berberiscas y Estambul. En un intento de presión sobre los comerciantes holandeses en los primeros años del siglo XVII, con el fin de socavar su resistencia armada dentro de los Países Bajos y asfixiar su economía, se intenta acabar con cualquier tipo de transacción realizada con estos rebeldes o materializada por ellos, embargando los navíos anclados en los puertos peninsulares. La práctica de esta medida se consideró como uno de los mayores quebrantos para la economía española, al dificultar enormemente la salida de productos peninsulares al ámbito Mediterráneo. Los comerciantes franceses comienzan a ser muy abundantes en la nómina de los fletes, pero aún así no palian los problemas que genera esta disposición, tomada sin atender a los perjuicios que deparaba para la economía general del Reino, y que se encuentra a mitad de camino entre el proteccionismo y la presión política. Los propios embajadores europeos asentados en Madrid y Valladolid informan de la dificultad de la navegación a lo largo de todo el perímetro peninsular, idea que también es corroborada por los virreyes de Mallorca y las autoridades militares de Cartagena, los cuales se quejan de que las naves casi no pueden abandonar la bocana sin sufrir los ataques de corsarios y potencias enemigas. La Monarquía intentará consolidar el alto comercio internacional asegurando la comunicación con la Persia Safawí, en un nuevo intento por aislar al Imperio Otomano y limitar la influencia negativa de los transportistas de Amsterdam. En estos mismos años se inicia una fuerte relación por medio de embajadas, que tienen tanto fines diplomáticos como militares, para asegurar la llegada de sedas y telas de alta calidad orientales, comercio que se realiza por medio de navíos lusitanos desde el Estrecho de Ormuz. La Sublime Puerta logra reabrir parte de

³³ García García (1996, pp. 97-103).

este comercio, en el que fluye el tradicional aporte de sedas y especias al Occidente, por lo que el papel de Portugal se resiente enormemente en estos años. Holanda e Inglaterra desean acabar con el monopolio de estos productos buscando nuevas vías de comunicación con esta parte del mundo, ya sea por rutas marítimas o terrestres, por lo que se entra en contacto con las autoridades orientales para fijar concesiones mercantiles³⁴. En los últimos años de la vida de Miguel de Cervantes se produce el ataque holandés a las factorías lusitanas del Índico, lo que supone un duro revés para este comercio con países islámicos desde Portugal, así como para la redistribución de los mismos por parte de mercaderes peninsulares.

Por desgracia, lo que ponen en evidencia estas páginas es nuestro desconocimiento sobre cómo se encaja la economía mediterránea española en el tránsito de los siglos XVI y XVII. Durante la vida de Miguel de Cervantes, lo que se produce es un cambio en el equilibrio político y comercial europeo, que nos resulta imposible de matizar por la carencia de estudios regionales y sectoriales. El enfrentamiento militar entre los dos credos religiosos, especialmente violento en estas fechas por la batalla de Lepanto y la pérdida de algunas de las plazas de dominio cristiano en Berbería, da lugar a la creación de fronteras estables, que limitan enormemente la actuación comercial. Durante la monarquía de Felipe III se continúa practicando una política muy agresiva con respecto al Imperio Otomano, con independencia de que sea una potencia que ha renunciado a sus aspiraciones de controlar todo el África musulmana, lo cual impide que se generen redes comerciales de forma general y deja como únicos protagonistas a mercaderes aislados que actúan sin el respaldo oficial. La publicación de *El Quijote* coincide con unas décadas en las cuales la Monarquía llena de contenido su calificativo de Católica, dictando medidas muy duras contra los musulmanes. Tal es el caso de la expulsión de los moriscos, que resulta difícil de entender por su falta de oportunidad y sus consecuencias socio-económicas. La realidad, que a la vez es ficción propagandística, de que el Mediterráneo está dividido en dos bloques que son absolutamente irreconciliables y que exclusivamente se deben combatir, dañó la situación comercial de la Península. El Duque de Lerma o el de Osuna mantuvieron posiciones de fuerza con respecto al Islam, lo que fue aprovechado por otras naciones para lograr una situación de predominio dentro del ámbito mercantil mediterráneo. Incluso se intentó realizar una política semejante con respecto a Marruecos después de la muerte de Ahmad al-Mansur, aunque no tuvo demasiado éxito por la proximidad de las tierras del otro lado de Gibraltar, las propias necesidades de las autoridades del territorio y por los intereses de determinados grupos mercantiles asentados en el Sur peninsular, tanto españoles como genoveses. La carencia de estudios concretos sobre tráfico comercial de los principales puertos de esta fachada marítima y la pervivencia en la mentalidad

³⁴ Ahrweiler (1977, pp. 9-26); Bacque-Grammont y Batu (1986, pp. 87-97).

española, incluida la de los historiadores contemporáneos que teorizan sobre esta cuestión sin analizar la abundante documentación que en la actualidad conservamos, de la noción según la cual existe un enfrentamiento con todas las autoridades musulmanas de la zona conllevan a que se sigan manteniendo ideas y posiciones que son muy difíciles de sostener cuando las cotejamos con los textos de la época. En estas páginas se han ido poniendo una serie de ejemplos concretos que aparecen en manuscritos referidos a otros contextos políticos e ideológicos, los cuales, sin embargo, vuelven a insistir en que existen contactos comerciales continuados con países islámicos. La cuantificación de estos flujos resulta muy difícil de realizar sin contar con análisis específicos de puertos. La permanente queja de arbitristas y miembros del Consejo de Hacienda sobre la continua salida de moneda de plata con destino a los zocos de Berbería y el Imperio Otomano proporciona otro elemento más para detenerse a escudriñar esta cuestión. El rescate de cautivos y el corso berberisco, como también el practicado por embarcaciones españolas, no explican esta pérdida continua de metales preciosos, que puede ser comprendida mejor por referencia a la compra de materias primas, desde el azúcar hasta los cueros, ante la imposibilidad de exportar paños que están siendo introducidos de forma masiva por ingleses y holandeses. Aunque escasas y muy débiles, a lo largo del tránsito del siglo xvi al xvii conocemos que existen redes de captación de mercancías españolas en el Norte de África y, en menor medida, en el Adriático, lo que nos muestra que se está produciendo un continuo trasvase de mercancías entre ambos lados del mar, aunque no podamos confirmar su importancia. Los propios sultanes marroquíes aprovechan a estos comerciantes para realizar peticiones concretas de productos de los que carecen, como por ejemplo relojes, que son transportados rápidamente a los palacios de los sultanes, lo que resulta otra evidencia de las continuas interrelaciones entre ambos espacios. La división entre la Cristiandad y el Islam es una realidad evidente, como muestran el continuo estado de guerra que se vive en estas aguas, lo que no supone que estemos ante bloques monolíticos que se dan la espalda durante estas décadas. El conocimiento de la realidad musulmana y cristiana por parte de los dos contendientes enfrentados es mucho mayor que el descrito hasta el momento presente, aunque es una realidad que no se desea alterar por parte de la historiografía. Las necesidades de los españoles y los musulmanes, sin diferenciar dentro de éstos entre orientales o magrebíes, pasaba obligatoriamente por el mercadeo de mercancías que eran imprescindibles para los dos supuestos contendientes irreconciliables, con independencia del pabellón en el que se embarcaran los productos. De otra parte, el comercio ilícito fue una realidad a lo largo de estas centurias, muchas veces practicado por las propias autoridades que debían controlarlo, como era el caso de la casa ducal de Medina Sidonia, pero también éste es un apartado en el que la especulación y la intuición ocupan el lugar que deberían tener los elementos cuantitativos que se encuentran en la documenta-

ción. Estamos, por lo tanto, ante un tema casi virgen que reclama una revisión en profundidad y sobre el que simplemente se han enunciado algunas de las líneas de trabajo que se deben de seguir para cuantificar la reducción de los tráficos comerciales, como se aprecia por los escasos trabajos con los que contamos en la actualidad sobre el período y sobre la importancia de las transacciones con la otra ribera del Mediterráneo.

FUENTES

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, Estado, Expediciones a Levante, Legs, 186, 189, 1950-1953

BIBLIOGRAFÍA

- AHRWEILER, H. (1977): «Istambul, carrefour des routes continentales et maritimes aux xv^e-xix^e siècles», en *Istambul à la jonction des cultures balkaniques, méditerranéennes, slaves et orientales aux xv^e-xix^e siècles*. Bucarest, pp. 9-26.
- ALONSO ACERO, B. (2000): *Orán-Mazalquivir, 1589-1639: Una sociedad española en la frontera de Berbería*. Madrid: CSIC.
- ARNAULET, F., (1977): «Fiumara Sallata : un comptoir commercial en Tunisie au xvi^e et xvii^e siècles». *Revue d'Histoire Maghrébine* XVII, pp. 33-40.
- AYMARD, M. (1966) : *Venise, Raguse et le comerce du blé pendant la seconde moitié du xvr^e siècle*. París.
- BACQUE-GRAMMONT, J y BATU, F. (1986): *l'Empire ottoman, la République de Turquie et la France*. Estambul.
- BELHAMISSI, M. (1983): *Histoire de la marine algérienne (1516-1830)*. Argel.
- (1996): *Marine et marins d'Alger (1518-1830)*. Argel.
- BOUBAKER, S. (1987): *La Régence de Tunis au xvii^e siècle: ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne*. Zaghuan.
- BOUCHARD, A. (1988) : «Les conséquences socio-culturelles de la conquête ibérique du littoral marocain», en M. García-Arenal y M. J. Viguera (eds.), *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (siglos xiii-xvi)*. Madrid : CSIC, pp. 487-539.
- BRACEWELL, C. W. (1992): *The Uskoks of Senj. Piracy, Banditry, and the Holy War in the Sixteenth-Century Adriatic*. Ithaca-Londres.
- BRAUDEL, F. (1976): *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Madrid.
- CHAMP, P. (1937): «Une mission délicate en Barbarie au xvii^e siècle. J. B. Salvago, drogman vénétien à Alger et à Tunis». *Revue Tunisienne* VII, pp. 470-473.
- COINDREAU, R. (1948): *Les corsaires de Salé*. París.
- COLIN IMBER, M. (1989): «The Navy of Süleyman the Magnificent». *Archivum Ottomanicum* VI, pp. 228-235.
- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M. (1951): *Felipe II, Isabel e Inglaterra y Marruecos (Un intento de cerco a la Monarquía Católica)*. Madrid: CSIC.

- FLORISTÁN IMIZCOZ, J. M. (1988): *Fuentes para la política oriental de los Austrias. La documentación griega del Archivo General de Simancas*. León.
- FRIEDMAN, E.G. (1983): *Spanish captives in North Africa in the early Modern Age*. Wisconsin: Wisconsin University Press.
- GARCÍA-ARENAL, M. y WIEGERS, G. (1999): *Entre el Islam y Occidente. Vida de Samuel Pallache, judío de Fez*. Madrid: Siglo XXI.
- GARCÍA GARCÍA, B. (1966): *La Pax Hispanica. Política exterior del Duque de Lerma*. Lovaina: Leuven University Press.
- GROOT, A. H. DE, (1978): *The Ottoman Empire and the Dutch Republic. A History of the Earliest Diplomatic Relations 1610-1630*. Leiden-Estambul
- (1985): «Ottoman North Africa and the Dutch Republic in the seventeenth and eighteenth centuries». *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée* 39, pp. 131-147.
- JUAN VIDAL, J. (1976): «El comercio del trigo entre Mallorca y África del Norte en los siglos XVI y XVII». *Mayurqa* XV, pp. 73-93.
- KRIEKEN, G. S. VAN (1976): «Trois représentants hollandais à Tunis (1616-1628)». *IBLA* 137, pp. 41-71.
- LÓPEZ BELTRÁN, M. T. (1986): *El puerto de Málaga en la transición a los Tiempos Modernos*. Málaga.
- MARTÍNEZ TORRES, J. A. (2004): *Prisioneros de los infieles. Vida y rescate de los cautivos cristianos en el mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVII)*. Barcelona: Bellaterra.
- MANCA, C. (1982): *Il modello di sviluppo economico delle città maritime barbaresche dopo Lepanto*. Nápoles.
- MAZIANE, L. (2002): «Entre Salé et les Provinces Unies au XVIII^e siècle. Une complicité haute couleur», en Ana Crespo y Manuel Herrero (eds.), *España y las 17 provincias de los Países Bajos, una revisión historiográfica*. Córdoba, pp. 257-267.
- MECHOULAN, H. (1992): *Los judíos de España. Historia de una diáspora (1492-1992)*. Valladolid.
- OZZI, G. (1987): *Gli Ebrei e Venezia. Secoli XIV-XVIII*. Milán.
- PERTUSI, A. (1966): *Venezia e l'Oriente fra tardo Medioevo e Rinascimento*. Florencia.
- PIGNON, J. (1959): «Gênes et Tabarka au XVII^e siècle». *Cahiers de Tunisie* 14, pp. 119-212.
- (1964): «Aperçu sur les relations entre Malte et la côte orientale de la Tunisie au début du XVIII^e siècle (Quelques documents inédits des archives de Malte)». *Cahiers de Tunisie* 47-48, pp. 59-87.
- REBERSKI DE BARCEVIC, Z., (1967): «El Duque de Osuna y los Uscoques de Seña». *Cuadernos de Historia de Españ*, 45-46, pp. 300-351.
- ROBLES LLUCH, R. (1971): *El comendador Jaime Juan Falcó: ciencia, humanismo y esclavos, 1522-1594*. Castellón de la Plana.
- RODRÍGUEZ ALEMÁN, I. (1984): *El puerto de Málaga bajo los Austrias*. Málaga: Diputación Provincial.
- RODRÍGUEZ JOULIA DE SAINT-CYR, C. (1954): *Felipe III y el Rey del Cuco*. Madrid.
- RODRÍGUEZ SALGADO, M. J. (2004): *Felipe II, el Paladín de la Cristiandad y la paz con el Turco*. Valladolid.
- RUIZ IBÁÑEZ, J. J. y MONTOJO MONTOJO, V. (1998): *Entre el lucro y la defensa. Las relaciones entre la monarquía y la sociedad mercantil cartagenera (Comerciantes y corsarios en el siglo XVI)*. Murcia.

- RUMEAU DE ARMAS, A. (1976): *Cádiz, metrópoli del comercio con África en los siglos xv y xvi*. Cádiz: Caja de Ahorros de Cádiz.
- SALVADOR, E. (1971): «Datos sobre el comercio con el norte de África en la Valencia del siglo xvi», en *I Congreso Historia del País Valenciano*. Valencia, pp. 178-124
- (1972): *La economía valenciana en el siglo xvi. Comercio de importación*. Valencia.
- SCHAUB, J. F. (1999): *Les juifs du roi d'Espagne. Orán, 1509-1669*. París.
- SHERLEY, A. (1961): *Peso político de todo el mundo*. Ed. de Carmelo Viñas y Mey, Madrid.
- SPONT, A., (1987) [1900]: «Les français à Tunis de 1600 à 1789». *Revue des Questions Historiques* XXXIV, pp. 88-147.
- VILLAIN-GANDISSI, C. (1997-1998) : «La Marine turque au xvi^e siècle». *Türk Tarih Kurumu Basimevi*. Ankara.

